



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8754</b>	De <b>Mme Christine Arrighi</b> ( Écologiste - NUPES - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Moyens à SNCF Réseau de réaliser les travaux sur une voie sur la ligne POLT	<b>Analyse &gt;</b> Moyens à SNCF Réseau de réaliser les travaux sur une voie sur la ligne POLT.
Question publiée au JO le : <b>06/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/04/2024</b> page : <b>3478</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b> Date de signalement : <b>20/02/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Christine Arrighi attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité de donner les moyens à SNCF Réseau de réaliser des travaux sur une voie de la ligne POLT. Les trains de nuit, comme les trains fret, souffrent des nombreux travaux en cours et à venir sur le réseau ferré. De nombreux acteurs demandent que certains chantiers soient réalisés sur une voie, pour permettre la circulation sur la voie adjacente, comme cela était courant par le passé. Aujourd'hui, le cadre a changé et 80 % du volume des chantiers sont sous-traités. Les entreprises sous-traitantes semblent s'opposer à la réalisation des travaux sur une voie. Ils emploient en effet du personnel souvent en intérim et moins formé. Pour sortir de ce blocage, il serait bénéfique que l'État change de perspective et qu'il autorise SNCF Réseau à recruter pour effectuer une plus large partie des travaux en interne. Cela aura l'avantage d'éviter les pertes de compétences de SNCF Réseau, ce qui est un gage de maîtrise des coûts. Un autre effet positif sera de pouvoir comparer les coûts et la qualité des travaux. La ligne POLT est un secteur stratégique pour les trains de nuit. C'est pourquoi elle l'interpelle pour que l'État étudie la possibilité de donner les moyens à SNCF Réseau de recruter pour réaliser plus de travaux en interne sur cette ligne POLT et souhaite connaître les perspectives à ce sujet.

### Texte de la réponse

L'infrastructure de la lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) fait depuis plusieurs années l'objet d'une attention particulière et d'investissements conséquents dans le cadre du schéma directeur de la ligne élaboré en 2018, avec en tout près de 2 Md€ d'investissements prévus de 2018 à 2026. Cette enveloppe permet de financer un programme de régénération des voies et un programme de modernisation de l'infrastructure qui permettra notamment l'accueil du nouveau matériel roulant, les rames de type « oxygène » qui remplaceront les trains de type "corail ". Ces programmes avancent aujourd'hui comme prévu. Les travaux entraînent toutefois nécessairement des perturbations et des interruptions sur la ligne POLT. SNCF Réseau planifie au mieux ces interruptions et veille à les insérer autant que possible dans les plans de circulation, dans le respect des impératifs de sécurité. Cette insertion dans les circulations commerciales est d'autant plus complexe que la ligne POLT est empruntée par de nombreux trains : des intercitys de jour entre Paris et Toulouse, des intercitys de nuit décomposés en trois branches vers Aurillac, Albi et Latour-de-Carol, et un trafic fret dense sur le nord de la ligne. SNCF Réseau veille donc à

communiquer le plus en amont possible les dates des travaux aux entreprises ferroviaires concernées afin que les usagers puissent s'adapter au mieux en cas de modifications des circulations commerciales. Pour la réalisation de ces travaux, SNCF Réseau utilise des trains-usines (suites rapides), capables de renouveler jusqu'à 1000 mètres de voie par nuit de travail, sur une plage continue de 9h, en immobilisant les deux voies. Afin de limiter l'effet de ces travaux sur les circulations commerciales, il a été envisagé d'utiliser le train-usine sur une seule voie et d'utiliser des installations permanentes à contre-sens (IPCS) pour permettre le passage des trains pendant la plage de travaux. Cette solution a été testée en 2019 dans le cadre de travaux au nord de Limoges. Cette utilisation n'a pas été concluante puisque la capacité de renouvellement de voie est très significativement réduite dans cette configuration, du fait de l'utilisation du train-usine sur une unique voie, qui implique que le train de récupération des terres et matières anciennes (qui compose une partie de la suite rapide) ne peut se situer sur la voie contigüe, comme à l'accoutumée. En parallèle de cet allongement conséquent du temps des travaux, l'utilisation des IPCS ne permet pas non plus de retrouver une pleine capacité commerciale, du fait des limitations temporaires de vitesse sur la voie circulée, par mesure de sécurité. Enfin, à ces deux limites, s'ajoute un coût supplémentaire d'environ 15% des travaux dans le scénario d'une utilisation des IPCS et d'un chantier mené sur une seule voie. Compte tenu de ces éléments, la programmation de travaux de nuit en intervention simultanée sur les deux voies a ainsi été privilégiée. Toutefois, à la suite du groupe de travail technique de la ligne POLT du 16 octobre 2023, il a été acté de réétudier les possibilités d'une utilisation complémentaire des IPCS, en vue de limiter la plage de l'intervention simultanée la nuit, pour estimer si, au lieu de deux allers-retours intercités supprimés actuellement, il serait possible de n'en supprimer qu'un seul, grâce à la réduction de la durée de la plage des travaux de nuit. Toutefois, les chantiers étant programmés plusieurs années à l'avance et les marchés de travaux étant pluriannuels, une éventuelle utilisation des IPCS ne pourrait être envisagée que pour 2026. Les analyses correspondantes sont actuellement conduites par SNCF Réseau. En tout état de cause, SNCF Réseau veille à limiter le plus possible l'effet des nombreux travaux en cours sur la continuité du service. L'ensemble des travaux sera achevé d'ici 2026-2027, avec à cette date une meilleure régularité de la ligne, une capacité accrue, et des gains de temps de parcours.